

Sonnenbarke oder Totenschiff: Überlegungen zur Bedeutung der Schiffsdarstellungen auf den bronzezeitlichen Felsbildern Südschandinaviens

Kniep, Klaus

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kniep, K. (1999). Sonnenbarke oder Totenschiff: Überlegungen zur Bedeutung der Schiffsdarstellungen auf den bronzezeitlichen Felsbildern Südschandinaviens. *Deutsches Schiffsarchiv*, 22, 247-264. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52578-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

SONNENBARKE ODER TOTENSCHIFF

Überlegungen zur Bedeutung der Schiffsdarstellungen auf den
bronzezeitlichen Felsbildern Südschwedens

VON KLAUS KNIEP

Als Peder Alfssön die südschwedischen Felsbilder 1627 in den Blickwinkel der Wissenschaft rückte, war ihm sicher nicht bewußt, daß er damit den Wissenschaftlern - vor allem wohl den Archäologen - ein Rätsel aufgeben würde, das bis heute noch nicht für alle akzeptabel gelöst werden konnte. Er ahnte damals nicht einmal, daß es sich hier um Zeugnisse der Vorzeit von außerordentlichem Wert handelte. Erst ab 1784, mit der Veröffentlichung verschiedener Felsbilder durch P. F. Suhm, setzte sich die Ansicht bei den Gelehrten durch, daß die Felsbilder Äußerungen aus vorgeschichtlicher Zeit sein müßten. Aber noch 1840 war Jöns Berzelius der Meinung, daß es sich bei den Felsbildern wohl um Spielereien der Steinhauerlehrlinge handele, die in ihren Pausen diese obszönen Abbildungen - viele Menschen sind phallisch dargestellt - in den Felsen gehauen hätten. Für ihn waren diese Felsbilder also die pubertären Phantasien Jugendlicher.¹ Die Wissenschaftler aber erkannten bald die vorgeschichtliche Entstehung und die Bedeutung für die Forschung und sorgten dafür, daß die Felsbilder dokumentiert, d. h. abgezeichnet wurden. Der bekannteste Zeichner war Lauritz Baltzer, der viele Felsbilder aus der Provinz Bohuslän, Schweden, besonders aus dem Kirchspiel Tanum, abzeichnete und diese in den Jahren von 1881 bis 1908 veröffentlichte. Diese Dokumentation wird in der wissenschaftlichen Arbeit immer noch benutzt, da leider bis heute, aus welchem Grund auch immer, noch keine mit neuen technischen Hilfsmitteln hergestellte umfassende Dokumentation vorliegt, die wissenschaftlichen Anforderungen genügt.

Åke Fredjö dokumentierte dann die damals bekannten Felsbilder in den südlich an Tanum angrenzenden Gemeinden Kville, Bottna und Svenneby, indem er auf die Felsbilder eine Plastikfolie ausbreitete und die Motive der Felsbilder auf diese Folie aufzeichnete. Diese Dokumentation wurde dann in den Jahren von 1971 bis 1981 veröffentlicht.

Heute liegt aus allen Felsbildregionen Zahlenmaterial vor, das aus der archäologischen Aufnahme durch die zuständige Denkmalschutzbehörde entstanden ist. Ein Vergleich dieser Zahlen hat ergeben, daß Bohuslän, und hier insbesondere das Felsbildgebiet Tanum, nicht nur die Felsbildregion mit den meisten Felsbildlagen und Felsbildern ist, sondern auch die Felsbildregion mit den meisten Motiven darstellt. U. Bertilsson² hat alle Felsbildmotive, die in Bohuslän vorkommen, in Gruppen zusammengefaßt und ausgezählt und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß von allen Felsbildmotiven die Schale, das einfachste Motiv, bei weitem am häufigsten vorkommt. Wenn man nun die Schalen nicht berücksichtigt, verteilen sich die anderen Motive nach U. Bertilsson in Bohuslän folgendermaßen:



Abb. 1 Schräglicht-Aufnahme des Felsbildes Stora Backa Brastad, Bohuslän, Schweden. Ein typisches Felsbild mit Schiffen, Menschen, Tieren, Radkreuz, Voltigeuren, die für uns in keiner ersichtlichen Ordnung gruppiert sind.

Schiffe	49,23 %	Kreise	2,48 %
Menschen	22,05 %	Räder	1,43 %
Tiere	9,50 %	Übrige	11,70 % (Waffen, Pflug, Netz, Wagen,
Füße	3,61 %		Hände, Bäume usw.)

In der Region Uppland haben wir sogar 62,52% Schiffe³, so daß man wohl sagen kann, daß ca. 50 % der Felsbildmotive Schiffe darstellen. Das Schiff muß also in der Vorstellungswelt der bronzezeitlichen Menschen eine wichtige Funktion gehabt haben. Die Frage ist nur: Welche?

Im Laufe der Zeit ist nun nicht nur die Zahl der neu entdeckten Felsbilder gewachsen, sondern auch die der Versuche, ihre Bedeutung zu entschlüsseln. Man war sich schnell einig darüber, daß die Felsbilder religiöse Äußerungen der vorgeschichtlichen Bevölkerung sein müssen. Über die inhaltliche Aussage aber wurde und wird auch noch heute diskutiert. Oskar Almgren faßte in seinem Buch »Nordische Felszeichnungen als religiöse Urkunden«, Frankfurt 1934, den wissenschaftlichen Diskussionsstand seiner Zeit zusammen, der sich bis heute nicht wesentlich geändert hat. Er kam dabei zu dem Schluß: *Wenn es gilt, den Sinn der gebräuchlichsten Darstellung auf den nordischen Felsbildern, den der Schiffe, zu deuten, so ist es unerläßlich, alle die Fälle einer Musterung zu unterziehen, in denen diese Schiffe mit deutlicheren Figuren bemannt sind als mit den üblichen kleinen senkrechten Strichen, oder in denen sie mit einer stärker in die Augen fallenden Ausrüstung versehen sind* (S. 1).

Zu diesen deutlichen Figuren gehören: Sonnenbilder, [heilige] Bäume, [Kult-]Äxte, waffentragende Männer, Adoranten, Lurenbläser, Männer in hockenden, tanzenden, springenden und voltigierenden Stellungen, in einem Falle ein Mann, der eine Frau umarmt, in einem anderen [wahrscheinlich] eine Frau vor einigen tanzenden Männern. Es gibt nur einen Totalbegriff, unter den man alle diese bunt zusammengewürfelten Elemente bringen kann: den heidnischen Kultus (S. 17).

Felsbild- gebiet	ausgew. Felsbilder	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Typ E	Typ F	andere	Summe
Tanum	104	402	671	34	62	1	14	16	1200
Kville	144	316	672	60	39	6	–	34	1127
Svenneby	43	88	205	18	8	1	1	1	322
Bottna	57	187	241	7	5	–	4	1	445
Summe	348	993	1789	119	114	8	19	52	3094
		2782 \approx 90 %		312 \approx 10 %					100 %

Typ A: Schiff oder Schiffslinie ohne Zubehör, Typ B: Schiff mit Bemannungsstrichen, Typ C: Schiff mit Bemannungsstrichen und Luren, Typ D: Schiff mit Bemannungsstrichen und Figur mit Gerät oder Schiff nur mit Figur und Gerät, Typ E: Schiff mit Bemannungsstrichen und Luren und Figur mit Gerät, Typ F: Schiff mit Bemannungsstrichen und Adorant oder Schiff nur mit Adorant. Andere: Schiff mit z.B. Tier oder Brautpaar oder Baum oder Kreisform usw.

Tabelle 1 *Ausstattung der Felsbildschiffe und deren Häufigkeit in einzelnen Felsbildgebieten*

Damit wird deutlich, daß O. Almgren genau wie viele andere, die sich mit der Felsbildproblematik beschäftigen, der selektiven Wahrnehmung folgt. Er nimmt primär die spektakulären Motive und Motivkombinationen wahr und speichert sie in seinem Gedächtnis, gewichtet sie für sich und läßt alle einfachen Motive außer acht, so daß die Vorstellung von den Felsbildern von den spektakulären Motiven dominiert wird und folglich die Deutungsversuche sich auch nur auf diese beziehen.

Um dieser Falle zu entgehen, muß man die Statistik bemühen und aufschlüsseln, was diese Schiffe, die ja immerhin ca. 50 % der Felsbildmotive ausmachen, eigentlich transportieren und wie häufig diese Motive vorkommen.

Da es von keiner Felsbildregion eine umfangreiche Dokumentation der Felsbilder gibt, beruht die Statistik auf den Dokumentationen der Felsbildgebiete Bottna, Svenneby und Kville durch Åke Fredjö und der von Lauritz Baltzer 1924⁴ erschienen Zeichnungen der Felsbilder aus dem Felsbildgebiet Tanum. Die Auswertung dieses Materials hat ergeben, daß in Bohuslän 90 % der Schiffsdarstellungen Schiffe mit und ohne Bemannungsstriche sind und lediglich 10 % mit *einer mehr in die Augen fallenden Ausrüstung versehen sind* (siehe Tabelle 1). Bei dieser Auswertung hat die Schiffskonstruktion keine Rolle gespielt. Es wurde alles von der einfachen Schiffslinie bis zum aufwendig konstruiertem »Kultschiff« einfach als Schiff betrachtet. Entscheidend war lediglich, was direkt mit dem Schiff im Zusammenhang stand, d. h. was direkt darauf oder mit dem Schiff verbunden war. Waren diese 90 % wirklich eine Nebensache oder waren sie vielleicht die Hauptsache?

Schiffe auf Bronzen

Die Schiffsdarstellungen waren während der nordischen Bronzezeit nicht nur auf die Felsbilder beschränkt, sondern auch die Bronzegegenstände wie Rasiermesser, Messer, Schwert, Lanzenspitze, Hängegefäß und Situla - alles Geräte, die sicherlich nicht nur zum alltäglichen Gebrauch bestimmt waren - wurden neben anderen Motiven auch mit Schiffsdarstellungen verziert. Allein in Dänemark gibt es 418 Bronzegegenstände mit ca. 800 Schiffsdarstellungen.⁵ Auffallend ist, daß die Verzierungen der Bronzegegenstände mit gegenständlichen Motiven aber erst mit der jüngeren Bronzezeit (Periode IV+V)⁶ beginnt, während das Rørby-Schwert und die Felsbilder in den Beginn der Bronzezeit datiert werden.

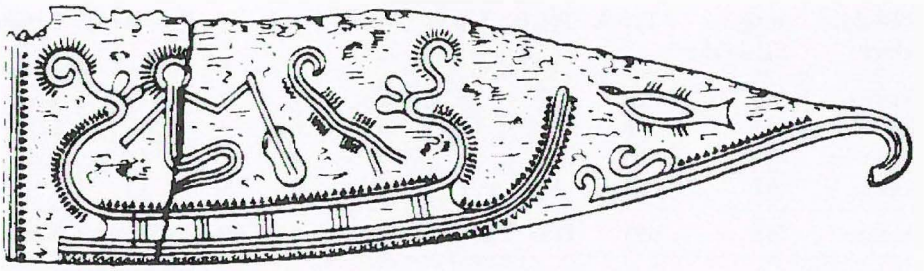


Abb. 2 Abbildung eines Rasiermessers, gefunden »im Bremischen« (nach Jacob-Friesen), mit einem typischen Felsbildschiff mit pferdekopfverziertem Steven

E. Sprockhoff hat den Versuch unternommen, *Inhalt und Herkunft*⁷ dieser neuen Mode zu klären. Ausgangspunkt seiner Überlegungen ist die Feststellung, daß sich beim Rasiermesser der Griff, der während der älteren Bronzezeit überwiegend als Pferdekopf ausgebildet war, mit der jüngeren Bronzezeit in den Kopf eines Schwimmvogels, einer Ente oder eines Schwans⁸ verwandelt. *Gleicherweise, wenn auch mit weniger Erfolg, versucht der Vogelkopf an den nordischen Schiffsdarstellungen auf den Rasiermessern die Stelle des Pferdekopfes einzunehmen, der gemeinhin den Steven bekrönt.*⁹ Diese Schiffe auf den Rasier-



Abb. 3 Frottage eines Schiffes mit viertelkreisförmigem Steven



Abb. 4 Frottage eines Schiffes mit S-förmigem Steven

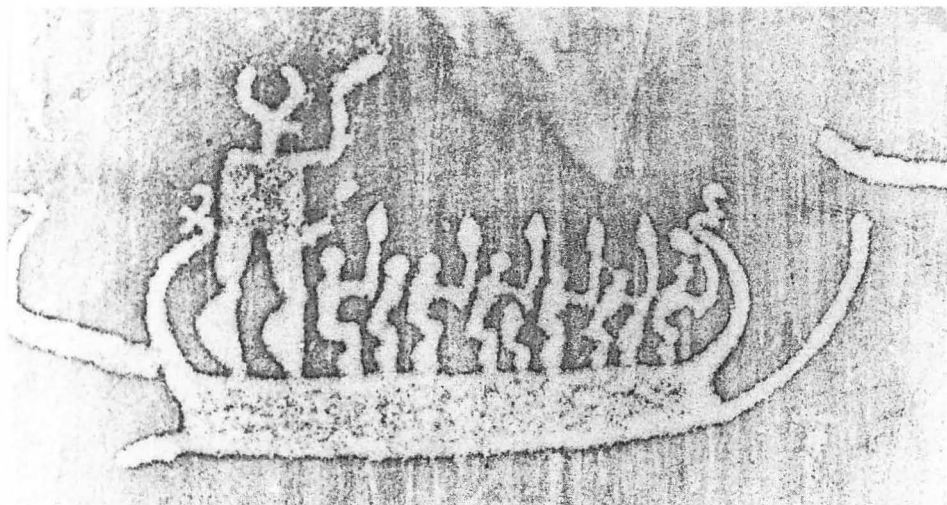


Abb. 5 Frottage eines »Kultschiffes« mit Pferdekopf-Steven

messern sind von nordischer Art, in Gestalt jener Schlittenform, die auch auf den Felszeichnungen so zahlreich begegnet.¹⁰ Dieser Vogelkopf, so sagt er, komme aus dem ungarischen Raum und dringe während der jüngeren Bronzezeit in die Ornamentik des Nordens ein. E. Sprockhoff belegt mit einer großen Anzahl Beispiele, daß in der jüngeren Bronzezeit zwei Symbole, nämlich das Sonnenpferd aus dem Norden und die Sonnenbarke aus dem Süden, verschmelzen oder gar die Sonnenbarke das Sonnenpferd verdrängt. Er folgert aus dieser Feststellung: Solch Auswechseln zweier Symbole und das Bestreben, die dazugehörigen Gefährte einander anzugleichen, sind nur verständlich, wenn man eine weitgehende Übereinstimmung der beiden Symbolen innewohnenden geistigen Grundvorstellungen annimmt.¹¹ Und man spürt, so sagt er, auch am Beispiel der nordischen Felszeichnungen, wie sich die fremde Form und Gedankenwelt im Gesamtbild der Kulturhinterlassenschaft bemerkbar machen.¹² Um dieser Feststellung, die er über die Verzierungen der Bronzegeräte gefunden hat, mehr Gewicht zu geben, verweist er immer wieder auf die Felsbilder¹³, so daß auch das Felsbildschiff zur Sonnenbarke wird. Aber von den ca. 281 Abbildungen, die E. Sprockhoff in seiner Darlegung zur Veranschaulichung verwendet, sind nur 39 Fels-

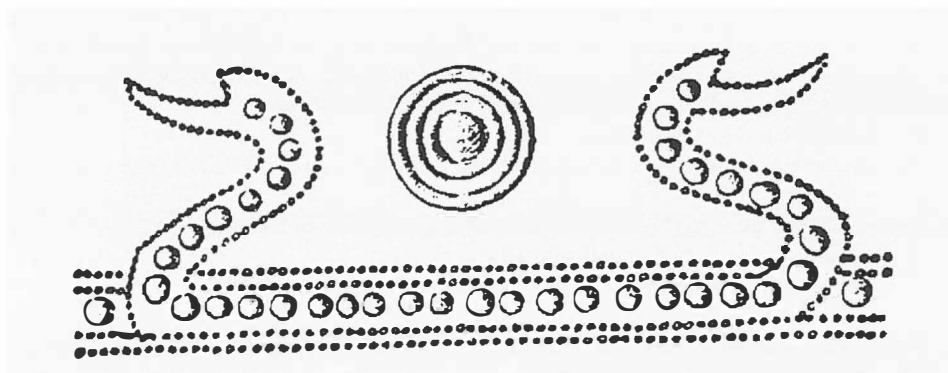


Abb. 6 Sonnenbarke auf einem Kessel von Rossin, Vorpommern (nach Sprockhoff 1962)

Stevenform	Felsbildgebiet			Summe	Prozent
	Kville	Svenneby	Bottna		
viertelkreisförmig	739	225	307	1271	67,14
S-förmig	267	53	56	376	19,86
Pferdekopf	106	45	64	215	11,36
Spirale	13	1	17	31	1,64
	1125	324	444	1893	100

Tabelle 2 Die Stevenform der Felsbildschiffe und deren Häufigkeit in einzelnen Felsbildgebieten

bildmotive. Das kann man wohl als Zeichen dafür werten, daß er Schwierigkeiten hatte, entsprechende Motive unter den Felsbildern in repräsentativer Zahl zu finden. Zumindest läßt sich aber folgern, daß die Motivkombinationen, wie sie auf den Bronzegegenständen vorkommen, auf den Felsbildern nur selten oder gar nicht auffindbar sind. Nicht einmal der Wandel vom Pferdekopf zum Schwanenkopf ist auf den Felsbildern nachweisbar (siehe Tabelle 2).

E. Sprockhoff hat für die Verzierungen der Bronzegeräte nachgewiesen, daß hier ein Einfluß der Urnenfelderkultur deutlich wird und *daß mit der jüngeren Bronzezeit im Norden eine Symbolgemeinschaft auftritt, die sich um die Sonnenverehrung gruppiert*.¹⁴ Dieser Einfluß scheint sich aber nicht im Gebiet der nordischen Bronzezeit durchgesetzt zu haben, denn die Vorstellung vom Sonnenschiff läßt sich unter den Tausenden von Felsbildschiffen nicht eindeutig nachweisen (siehe Tabelle 1).

Schiff und Schwert

Unter den verzierten Bronzen nimmt ein Krummschwert eine Sonderstellung ein. Es ist der einzige Bronzegegenstand mit gegenständlicher Verzierung, der nicht in die jüngere Bronzezeit datiert wird, sondern in die Stufe I der älteren Bronzezeit.¹⁵

Es gibt insgesamt vier solcher Krummschwerter aus Bronze und eines aus Flint, die alle in Skandinavien hergestellt worden sind.¹⁶ Dieser Schwerttyp ist im übrigen Europa völlig unbekannt¹⁷ und ist praktisch auch nicht zu gebrauchen. Alle Bronzeschwerter sind verziert, aber ganz besonders dasjenige, das man 1957 in Rørby bei Kalundborg gefunden hat. E. Sprockhoff konnte diese bei seinen Betrachtungen also noch nicht berücksichtigen. Betrachtet man dieses Rørby-Schwert genau, so fällt folgendes auf:

1. Das Schwert hat eine Schiffsform
2. Das Muster auf der Klinge stellt ein Schiff dar und betont so die Schiffsform des Schwer-
tes.
3. In dieses Schiff integriert befindet sich am Bug eine stilisierte Eule.
4. In die Klinge ist ein Schiff im Felsbildstil eingraviert.
5. Die Verlängerung des Schwertgriffes erinnert an einen Bronzedolch.

Das Rørby-Schwert scheint sich also aus Symbolen für den Tod zusammenzusetzen:
– Schwert und Dolch bringen den Tod.
– Die Eule ist, wenn man Marija Gimbutas folgen will, das Symbol für die Totengöttin.¹⁸

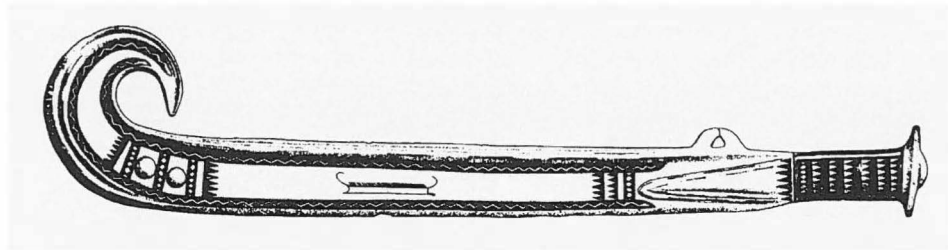


Abb. 7 Das Rørby-Schwert (Abbildung nach Randsborg 1993)

- Das Schiff ist das Transportmittel in das Totenreich, durch die Eule vielleicht als das Schiff der Totengöttin ausgewiesen.

Und mitten zwischen diesen Todessymbolen befindet sich eine Schiffsgravur, die nicht nur schon zu Beginn der Bronzezeit graviert worden ist, sondern auch noch den 90 % der Felsbildschiffe gleicht. Da ist es doch wohl naheliegend, daß auch das Felsbildschiff in diesen Symbolkreis gehört und mit dem Tod in Verbindung gebracht werden kann.

Lage der Felsbilder

Wenn man die Felsbilder genau beobachtet und die Landschaft, in die sie eingebettet sind, aufmerksam betrachtet, so wird man schnell feststellen, daß die Felsbilder nicht wahllos irgendwo in der Landschaft in den Felsen gehauen worden sind. Die Felsbilder befinden sich nämlich in der Regel dort, wo sich das Regenwasser sammelt und den Felsen hinunterläuft. Man findet ganze Armadas von Schiffen in diesen Wasserrinnen. Außerdem fällt auf, daß die Felsbilder sich meistens dicht am Rande von fruchtbaren Äckern und Wiesen befinden, niemals aber auf den Hügelkuppen. Hierdurch wird man zu dem Schluß verleitet, daß die Felsbilder Ausdruck eines Fruchtbarkeitskultes der ackerbautreibenden bronzezeitlichen Bevölkerung sein könnten. Aber das kann nicht sein. Denn zu Beginn der nordischen Bronzezeit, also vor ca. 4000 Jahren, sah die Landschaft wesentlich anders aus als in unserer Zeit. Der Meeresspiegel lag z.B. ca. 15 m höher als heute.¹⁹ Das bedeutet, daß überall dort, wo sich heute fruchtbares Ackerland befindet, damals Wasser stand oder aber, durch den Wasserrückstau, große Feuchtgebiete lagen. Und genau am Rande dieser ehemaligen Wasser- und Feuchtgebiete sind damals die Felsbilder in den Felsen geschlagen worden. Die Vegetation war dementsprechend spärlich - karger Felsen und Sumpf. Noch vor zweihun-

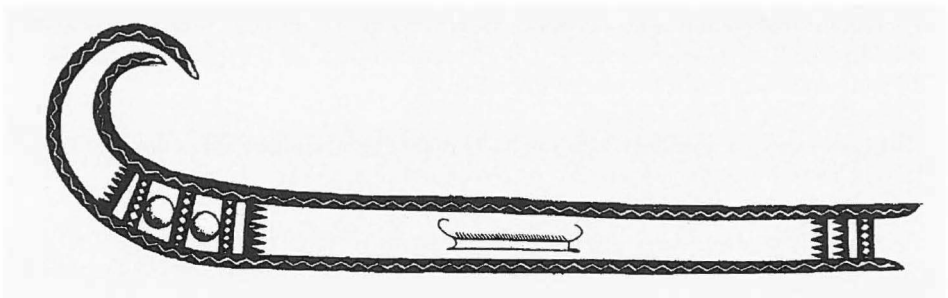


Abb. 8 Die Verzierung des Rørby-Schwertes hat die Form eines Felsbildschiffes

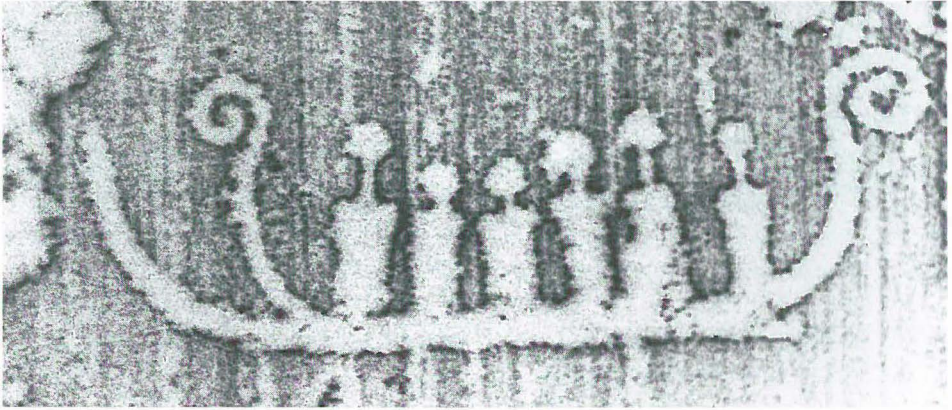


Abb. 9 Frottage eines Schiffes mit spiralförmigen Steven

dert Jahren herrschte in Bohuslän das Sumpffieber, das erst durch systematische Trockenlegungen und Aufforstungen verschwand.²⁰ Die Felsbilder befanden sich also während ihrer Entstehungszeit in einer lebensfeindlichen Übergangszone - ein Indiz dafür, daß Felsbilder etwas mit der Vorstellung vom Tod zu tun haben könnten.

Unsichtbare Felsbildschiffe

Eine direkte Verknüpfung von Felsbildmotiven mit dem Tod finden wir auf dem Deckstein des ehemals überhügelten Megalithgrabes von Dilhøj in Dänemark und auch in bronzezeitlichen überhügelten Grabanlagen, z. B. Kivik (Schonen), Sagaholm (Schonen), Tjärby (Halland), Meltehaugen auf der Insel Giske in Norwegen.²¹ Hier haben wir Steine mit Felsbildmotiven als Konstruktionsteile der Grabanlage. Diese Motive, unter anderem auch einfache Schiffe, müssen also direkt für den Verstorbenen von Bedeutung gewesen sein, denn sie waren ja unter dem Grabhügel verborgen und für die Lebenden nicht mehr sichtbar. Marten Stenberger vertrat daher die Meinung: *Ritzungen in Gräbern zeugen vom Totenkult, die auf freiliegenden Felsen im allgemeinen von Fruchtbarkeitsriten.*²² Diese Unterteilung läßt sich wohl heute nicht mehr aufrechterhalten, denn man hat vor einigen Felsbildern archäologische Ausgrabungen vorgenommen, die zu erstaunlichen Ergebnissen geführt haben²³:

1. Drottninghale, Västra Karup, Skonen

Vor diesem großen Fußsohlen-Felsbild machte man ca. 120 Funde, meist Gefäßscherben und Flintabfall, und eine Feuerstelle. Die Herdstelle wurde auf die späte Eisenzeit datiert, die anderen Funde in die Bronze- und Eisenzeit.

2. Holmen, Västra Karup, Skonen

Hier fand man u. a. Holzkohle, Keramik, Flintabfall und einige Flintwerkzeuge. Gefäßscherben wurden in die jüngere Bronzezeit datiert (Per. V-VI).

3. Hornnes, Skjeberg, Østfold

Vor dem Felsbild mit 20 Schiffen mit Bemannungsstrichen fand man ca. 3 kg Gefäßscherben ohne Ornamentik, Flintabschläge ohne Retusche. Außerdem fand man eine von Menschenhand gelegte Steineinfassung, die genau den Bereich vor dem Felsbild abgrenzte. 95% der Funde wurden in dieser Abgrenzung gemacht.

Abb. 10 Auf dem Deckstein des Dolmens von Dillhøj, Dänemark, befinden sich drei einlinige Schiffe mit Bemannungsstrichen und ein Radkreuz. Der Dolmen war ursprünglich überhügelt, so daß die Schiffe für die Lebenden nicht sichtbar waren (nach Glob 1972, S. 46)



4. Bjørnstad, Skjeberg, Østfold

Vor dem Felsbild mit Schiffen mit Bemannungsstrichen und einer Länge bis zu 4,4 m fand man einen aus Steinen gelegten Halbkreis und zahlreiche Keramik und andere Funde. Die Keramik wurde in die Bronzezeit und vorrömische Eisenzeit datiert.

Die Funde lassen darauf schließen, daß vor den Felsbildern rituelle oder kultische Handlungen stattfanden, bei denen die Gefäße am Felsen niedergelegt oder zerschlagen wurden.

Solche Beispiele ritueller Handlungen finden sich schon bei den Megalithgräbern der Trichterbecherkultur. Besonders gute Belege hierfür finden sich in Jütland und Schonen. Diese gleichartige Sitte, die Gefäße nach oder während einer rituellen oder kultischen Handlung am Megalithgrab oder am Felsbild aufzustellen oder zu zerschlagen, läßt vermuten, daß die Felsbilder, und hier ganz besonders die Schiffsdarstellungen, mit dem Tod oder Ahnenkult verbunden sind.

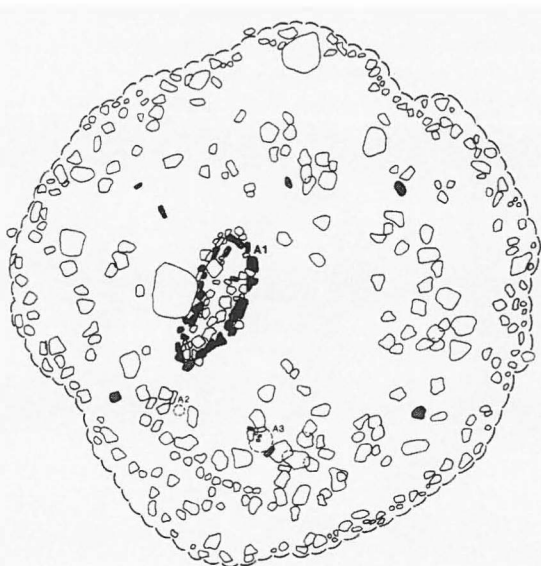


Abb. 11 Schiffsetzung der älteren Bronzezeit, unter einem Steinbügel (Röse) von 18 m Durchmesser verborgen. Das Schiff ist 4,7 m lang und 1,8 m breit und bildet das Zentralgrab (Hernek 1994, S. 12)

Schiffsetzungen

Eine andere Art von Booten, die sicher mit dem Tod verbunden sind, sind die schiffsförmigen Grabanlagen, die Schiffsetzungen. Diese Schiffsetzungen haben ebenfalls eine lange Tradition. Sie beginnt im Neolithikum²⁴ und endet mit der Christianisierung. Torsten Capelle veröffentlichte 1986 eine Zusammenfassung aller damals bekannten Schiffsetzungen. Dabei ist ihm aufgefallen, daß sich die Anlageform durch die Zeiten veränderte. Er kommt zu folgendem Ergebnis:

Im Jungneolithikum und in der älteren Bronzezeit waren die Steinsetzungen verborgen, d. h. eingetieft oder überhügelt. In der jüngeren Bronzezeit waren sie sichtbar, also freiliegend. In der vorrömischen und römischen Kaiserzeit waren sie dann wieder verborgen und in der Völkerwanderungszeit, der Vendelzeit und der Wikingerzeit schließlich wieder sichtbar.²⁵

Aber es war sicherlich nicht nur die Anlageform, die sich veränderte, sondern es fand wohl auch eine inhaltliche Umwertung statt. Das wird allein schon durch die Tatsache deutlich, daß die schiffsförmigen Gräber des Jungneolithikums Massengräber, die der älteren Bronzezeit aber Einzelgräber waren.²⁶ Die Verbindung von Schiff und Tod ist aber über die lange Zeit der Schiffsetzungen immer geblieben. *Ein solcher religionsgeschichtlicher Aspekt scheint durch die chronologische Analyse der Schiffsetzungen geradezu eine Bestätigung zu erfahren. Über drei Jahrtausende sind im Norden bootsförmige Grabanlagen aus Stein entstanden. An einer zusammenhängenden Tradition kann dabei nicht mehr gezweifelt werden.*²⁷

In diese Tradition gehören sicher auch die Schiffe der bronzezeitlichen Felsbilder Südschwedens. T. Capelle macht nämlich darauf aufmerksam, daß drei Schiffsetzungen Felsbildmotive tragen²⁸:

1. Schiffsetzung von Gettlinge (Öland)

Der hohe Nordstevan trägt am oberen Ende mehrer Schalen

2. Schiffsetzung von Konappeskog (Langeland).

Kreisornament auf dem südlichen Stevenstein

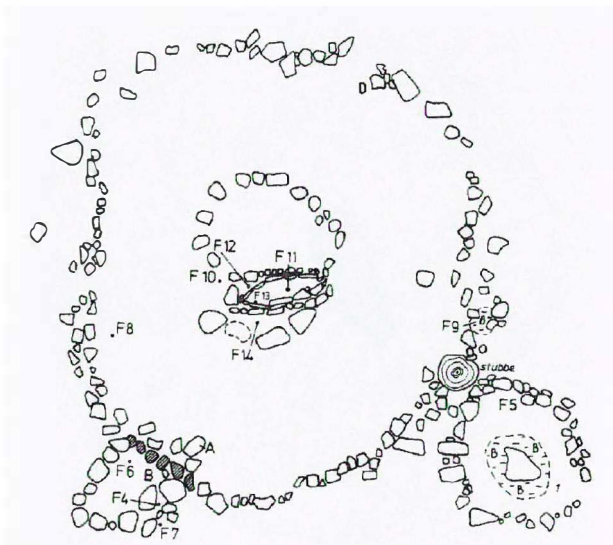


Abb. 12 Schiffsetzung aus der älteren Bronzezeit (F 11), die sekundär in eine Steinkiste der frühesten Bronzezeit (F 12) eingebaut worden ist. Stenunga, Hudene sn., Västergötland, Schweden. Bemerkenswert ist, daß schon die erste Anlage südwestlich eine Schiffsetzung (F 6) von 4 m Länge und 2,5 m Breite aufweist, die so platziert ist, daß der Stevan (A) in den äußeren Begrenzungskreis hineinragt. Diese Grabanlage wurde bis in die vorrömische Eisenzeit benutzt (Artelius 1996, S. 27-40).

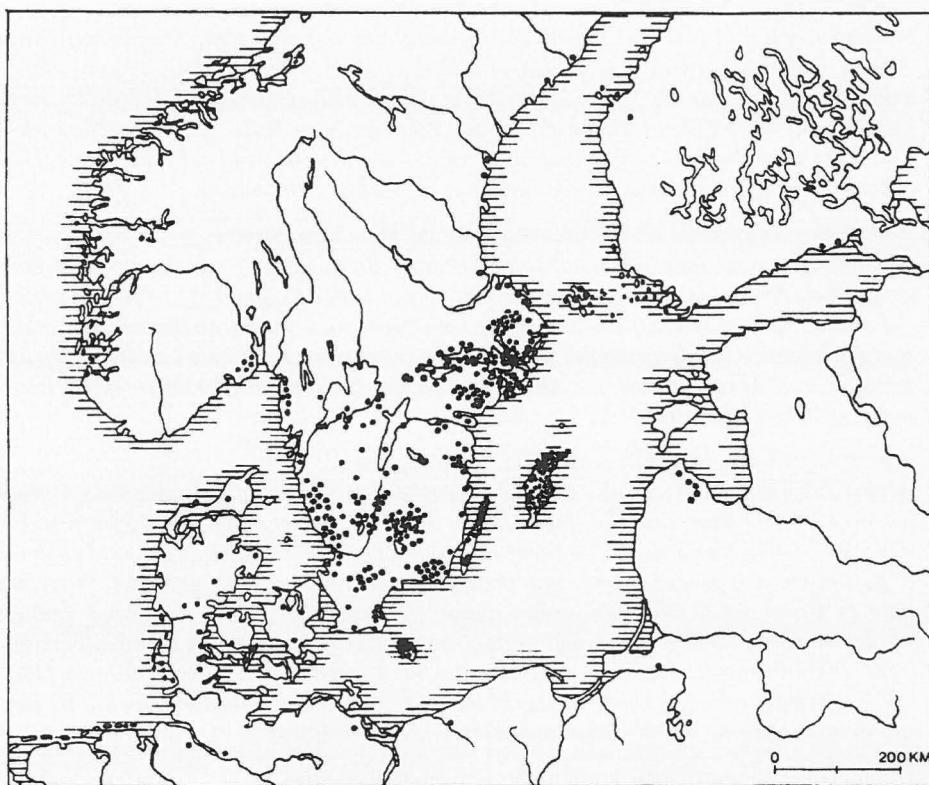


Abb. 13 Gesamtverbreitung der Schiffsetzungen (nach Capelle 1986, S. 6)

3. überhülte Schiffsetzung von Lugnarö (Halland).

Schiffsbild auf dem südlichen Bordstein direkt gegenüber der auf der anderen Seite außen vorgelagerten kleinen Steinkiste.

In allen drei Fällen wird an einer Anbringung der Bilder beziehungsweise Zeichen in der Bronzezeit nicht zu zweifeln sein. Sie legen nahe, daß zumindest diese drei Schiffsetzungen mit der Vorstellungswelt verbunden sind, die zu der reichhaltigen Felsbildkunst im nördlichen Europa geführt hat.²⁹

Ein Vergleich der Verbreitungsgebiete der Schiffsetzungen und der Felsbilder legt das nicht nur nahe, sondern läßt es fast zur Gewißheit werden. Denn diese Gebiete sind nahezu deckungsgleich, woraus man wohl schließen darf, daß das auch für die Kontinuität der Vorstellungswelt gelten kann.

Bootsgräber

Die frühesten schriftlichen Mitteilungen aus dem nordeuropäischen Kulturraum darüber, daß das Schiff nicht nur ein Handelsfahrzeug war, sondern auch zu Bootsbestattungen verwendet wurde, stammen aus dem frühen und hohen Mittelalter (vergl. Müller-Wille 1968/69, S 126ff). Diese literarischen Überlieferungen teilt Müller-Wille in fünf Gruppen ein und gibt jeweils Beispiele dazu an:

1. Bestattungen in einem Schiff, das auf das Meer hinaus treibt:

Sinfjötli trank nun und war sofort tot. Sigmund trug ihn eine weite Strecke auf seinen Armen und kam zu einem schmalen und langen Meerbusen; am Ufer lag ein kleines Schiff, und darin war ein Mann. Dieser erbot sich, den Sigmund über den Meerbusen zu fahren, aber als Sigmund die Leiche in das Boot getragen hatte, war kein Platz mehr darin. Da sagte der Mann, Sigmund möge zu Fuß um den Meerbusen herumgehen. Darauf stieß der Mann mit dem Boot ab und war sogleich verschwunden.

2. Bestattung in einem Schiff, das brennend auf das Meer hinaus treibt:

Nachdem er vom Tode Alfsolas Kunde erhalten hatte, ging er einsam an Bord eines großen Schiffes, das mit den Leichen der Gefallenen bedeckt war; er legte sich und Alfsola auf das Achterdeck und ließ das Schiff mit Teer, Pech und Schwefel anzünden. Mit gehißten Segeln steuerte er dann auf das hohe Meer, getrieben von kräftigem Landwind: gleichzeitig legte er Hand an sich, nachdem er seinen am Strand zurückgelassenen Genossen noch sagen konnte, daß er [...]

3. Bestattung auf einem Schiff, das an Land verbrannt wird:

Als der Tag gekommen war, als er und das Mädchen verbrannt werden sollten, da erschien ich am Flusse, in dem sein Schiff lag. Ich sah, daß dieses schon an Land gezogen war. Für das Schiff waren vier Stützen aus Birke und anderem Holz zurechtgestellt, und auch um es herum ein den großen Schiffsverdecken ähnlicher Bau aus Holz gemacht. Dann zog man es, bis es auf dieses Holz gesetzt wurde [...] Nachdem sie das von ihnen getötete Mädchen neben ihren Mann gelegt hatten, wurde das Holz für das Anzünden bereitgestellt. Darauf trat der nächste Verwandte des Verstorbenen hinzu und nahm ein Holzstück, zündete es an, [...] Dadurch ergriff das Feuer das Brennholz, dann das Schiff, dann das Zelt, den Mann, das Mädchen und alles, was im Schiff war.

4. Bestattung in einem Schiff, das in die Erde niedergelegt wird:

Geirmund starb in Geirmundsstadir und wurde dort im Walde westlich des Hofes in ein Schiff gelegt. Oder: Ingemund wurde in das Beiboot des Schiffes Renner gebettet und mit allen Ehren bestattet, wie es damals bei edlen Herren Sitte war.

5. schwer deutbare Überlieferungen

In all diesen Überlieferungen transportieren die Schiffe die Toten, aber das Ziel dieser Fahrt wird selten benannt. War es den Menschen dieser Zeit bekannt und brauchte deshalb auch nicht ausdrücklich benannt zu werden?

Schiffe auf Bildsteinen

Eine zweite Quelle aus gleicher Zeit und gleichem Kulturraum stellen die Bildsteine dar, skandinavische Grabsteine, die häufig mit einem Schiff in wechselnder Größe und Form versehen sind. Einige sind klein mit geringer Besatzung, andere stellen große Fahrzeuge mit zahlreicher Mannschaft dar. Die ältesten Schiffsdarstellungen auf Grabsteinen stehen noch in der Tradition der bronzezeitlichen Felsbilder und stammen aus der frühen Völkerwanderungszeit.³⁰ Es ist bemerkenswert, daß die frühen Schiffe auf den Bildsteinen einfache Ruderboote darstellen, obwohl die Segel lange im Norden bekannt gewesen sein dürften. Totenschiffe wurden anscheinend gerudert, und das wohl schon seit dem Neolithikum. Detlev Ellmers ist in seiner Arbeit »Schiffsdarstellungen auf skandinavischen Grabsteinen« der Bedeutung dieser Schiffe nachgegangen und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß man wenigstens vom 5. bis zum 11. Jahrhundert überzeugt war, daß die Toten per Schiff an ihren



Abb. 14 Bildstein von Stenkyrka, Gotland, 8. Jh. Sinfjötli befindet sich in Odins Boot, und sein Vater steht am Strand. Darüber begrüßt eine Walküre einen Reiter (nach Ellmers 1995, S. 171)

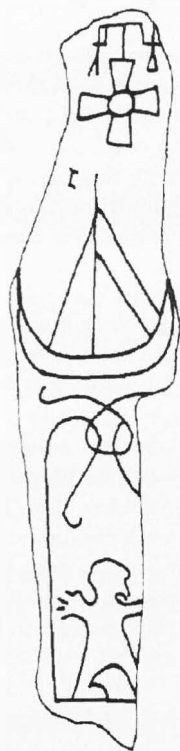


Abb. 15 Christlicher Bildstein von Långstora kyrka, Uppland, Schweden, 11. Jh. Auf das Schiff als Transportmittel konnte noch nicht verzichtet werden, aber das Ziel hat sich geändert. An die Stelle Walhalls ist das christliche Kreuz getreten (nach Ellmers 1986, S. 369).

Ort gelangten (S. 372). Die Auffassung vom Ziel hat sich allerdings mehrfach gewandelt. Im 5. Jahrhundert war es Hels Nebelheim, im Laufe des 8. Jahrhunderts Walhall, und ab dem 10. Jahrhundert wurde es mit dem christlichen Jenseits verbunden. Die Grabsteine mit Walhall-Darstellungen wurden jetzt von Grabsteinen mit christlichen Kreuzen und Runenin-schriften abgelöst. *Die Vorstellung, daß die Toten zu Schiff ins Jenseits gelangten, lebte zwar noch eine Zeitlang weiter [...] Nur das zur Überfahrt nach wie vor für nötig erachtete Schiff wurde als im [endgültigen] Hafen angekommen charakterisiert. An die Stelle der heidnischen Aktionen [Fahrt, Empfang, Kämpfen usw.] tritt die Ruhe dessen, der ans Ziel gelangt und allen Kämpfen und Gefährdungen entronnen ist* (S. 371).

Diese Tatsache zeigt immerhin, daß die Vorstellung von der Totenschiffahrt so stark in der Bevölkerung verankert war, daß die Kirche nicht umhin konnte, diese zunächst für ihre Zwecke zu nutzen und dann umzuwerten. Mit der endgültigen Christianisierung endet dann auch die bildliche Darstellung der Totenschiffahrt.

Schlußfolgerung

Im nordeuropäischen Kulturraum läßt sich mindestens eine dreitausendjährige Tradition aufzeigen - vom Neolithikum über die Bronze- und Eisenzeit bis in die Wikingerzeit -, Tote in Schiffsetzungen und Bootsgräbern zu bestatten. Diese Bestattungssitte zeugt davon, daß in der Vorstellung vom Tod oder dem Leben nach dem Tod das Schiff eine wichtige Funktion hatte. Aus den schriftlichen und bildlichen Überlieferungen läßt sich erschließen, daß das Schiff für den Transport des Toten wichtig war. Das Ziel allerdings hat sich im Laufe der Zeit mehrfach geändert, die Vorstellung vom Schiff als Transportmittel aber ist geblieben.

Betrachtet man nun die Verbreitungskarten der Schiffsetzungen und der bronzezeitlichen Felsbilder, so fällt auf, daß sie nahezu deckungsgleich sind. Bedenkt man, daß wohl vor Felsbildern mit vielen Schiffen ähnliche Rituale stattgefunden haben wie bei Megalithgräbern, und berücksichtigt man, daß Felsbildschiffe auf Konstruktionsteilen überhögelter Grabanlagen angebracht wurden, so ist wohl der Schluß erlaubt, daß die überwiegende Anzahl der bronzezeitlichen Schiffsdarstellungen in diese Vorstellungswelt gehört, auch wenn vereinzelt und kurzfristig urnenfelderzeitliche Vorstellungen der Sonnenverehrung eingedrungen sein sollten. Das gilt nicht nur für die 90 % der einfachen Felsbildschiffe, sondern wohl auch für die restlichen 10 %, die man wegen ihrer motivreichen Darstellung als »Kultschiffe« bezeichnen könnte. Diese Schiffe sind wahrscheinlich lediglich mit zusätzlichen Symbolen, also mit erweiterten Vorstellungen befrachtet worden.

Gewiß sind das alles nur Indizien und keine Beweise, denn wir kennen nur die materielle Hinterlassenschaft und wissen nicht, was die Menschen dieser Zeit dachten und glaubten und ob der Symbolgehalt über diesen langen Zeitraum immer der gleiche geblieben ist. Eins aber ist sicher: Irgendwann brauchen wir alle ein Boot.

Literatur:

- Almgren, O.: Nordische Felszeichnungen als religiöse Urkunden. Frankfurt 1934.
 Artelius, T.: Alla behöver en båt. In: Stenskepp och storhög. Riksantikvarieämbetet, Arkeologiska undersökningar. Skrifter No. 5. Kungälv 1994, S. 43-54.
 ders.: Bronsåldersskeppen i Stenunga. In: ebd. S. 27-63.
 Baltzer, L.: Schwedische Felsbilder von Göteborg bis Strömstad. Hagen 1924.
 Bertilsson, U.: Rock-carvings, ideology and society in the Bronze Age of western Sweden. In: Bronze Age Studies. Stockholm 1989.
 Capelle, T.: Schiffsetzungen. In: Prähistorische Zeitschrift. Bd. 61, 1986, S. 1-63.
 Coles, J.: Bilder vergangener Zeiten. Bohusläns Museum Uddevalla. 1990.
 Ellmers, D.: Valhalla and the Gotland Stones. In: The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. (= Publications from the National Museum. Studies in Archaeology and History. Vol. 1.) København 1995.
 Ellmers, D.: Schiffsdarstellungen auf skandinavischen Grabsteinen. In: Zum Problem der Deutung frühmittelalterlicher Bildinhalte. Sigmaringen 1986, S. 341-372.
 Fredjö, Å.: Hällristningar i Kville härad i Bohuslän. 1. Svenneby socken, Göteborg 1971. 2. Bottna socken, Göteborg 1975. 3. Kville socken, Göteborg 1981.
 Gimbutas, M.: Die Sprache der Göttin. Das verschüttete Symbolsystem der westlichen Zivilisation. Frankfurt a. M. 1995.
 Glob, P.V.: Helleristninger i Holbæk amt. In: Bronzealderens billedkunst. Holbæk 1972, S. 39-62.
 Gudnitz, F.: Bronzealderens billedkunst. Holbæk 1972.
 Hernek, R.: Skeppsformiga gravar från äldre bronsålder - udbredning, form och utveckling. In: Stenskepp och storhög. Riksantikvarieämbetet, Arkeologiska undersökningar. Skrifter No. 5. Uddevalla 1994, S. 19-25.
 Kaul, F.: Er skibet en ragekniv? Er ragekniven et skib? In: Adoranten. Årsskrift för Scandinavian Society for Prehistoric Art. Tanumshede 1996.
 Kjellén, E.: Upplands hällristningar. Kungl. vitterhets historie och antikvitets akademien. Stockholm 1976.
 Mathiasen, Th.: Endnu et krumsværd. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie. København 1957.

- Müller-Wille, M.: Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. (= Offa. Bd. 25/26.) Neumünster 1968/69.
- Randsborg, K.: Kivik. Archaeology and Iconography. (= Acta Archaeologica Vol.64(1).) København 1993.
- Pettersson, J.: Hällristningar på Tjörn. Andra delen. Malung 1982.
- Sprockhoff, E.: Nordische Bronzezeit und frühes Griechentum. In: Bremer archäologische Blätter, H. 3. Bremen 1962, S. 28-113. Nachdruck aus: Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz. 1. Jahrgang 1953 (1954).
- Stenberger, M.: Nordische Vorzeit. Neumünster 1977.

Anmerkungen:

- 1 Gudnitz 1972, S. 14f.
- 2 Bertilsson 1989, S. 101ff.
- 3 Kjellén 1976, S. 116f.
- 4 Baltzer 1924.
- 5 Kaul 1996, S.17.
- 6 Sprockhoff 1962, S. 42.
- 7 Sprockhoff 1962, S. 42.
- 8 Sprockhoff 1962, S. 37.
- 9 Sprockhoff 1962, S. 40.
- 10 Sprockhoff 1962, S. 40.
- 11 Sprockhoff 1962, S. 51.
- 12 Sprockhoff 1962, S. 60.
- 13 z. B. S. 40, 44, 60, 61.
- 14 Sprockhoff 1962, S. 103.
- 15 Mathiassen 1957, S. 47.
- 16 Mathiassen 1957, S. 38ff.
- 17 Stenberger 1977, S. 145.
- 18 Gimbutas 1995, S. 190ff.
- 19 Coles 1990, S. 9.
- 20 Coles 1990, S. 6.
- 21 Hernak 1994, S. 25.
- 22 Stenberger 1977, S. 193.
- 23 Pettersson 1982, S. 64f.
- 24 Capelle 1986, S. 25.
- 25 Capelle 1986, S. 24f.
- 26 Artelius 1994, S. 49.
- 27 Capelle 1986, S. 25.
- 28 Capelle 1986, S. 21.
- 29 Capelle 1986, S. 21.
- 30 Ellmers 1986, S. 34 ff.

Sun barque or funerary ship: Reflections of the meaning of ship depictions in the Bronze Age rock paintings of Southern Scandinavia

Summary

Since their discovery, the Bronze Age rock paintings of Southern Scandinavia have presented science with riddles for which solutions are still being sought. The many explanation efforts have remained unsatisfactory for a very simple reason. Again and again, scientists have attempted to interpret these rock paintings – which today are

regarded to be primarily religious expressions of Northern Europe's Bronze Age population – with the aid of the mythology and symbolism of temporally and spatially far-distant cultures. The discussion here is based on the assumption that the significance of the rock paintings – particularly of the ship depictions, which account for some fifty percent of the motifs – must be sought in the cultural area in which the paintings originated.

It has been proven that, in Northern Europe, not only can ship depictions in rock painting style be found on the stones covering formerly mounded megalithic tombs and on structural elements of mounded Bronze Age graves, but also that ritual acts were carried out in front of rock paintings depicting ships, paintings such as those found in the megalithic tombs. Furthermore, the tradition of burying the dead in real vessels or in vessel-shaped tombs lasted from the Neolithic period to the Viking age, a span of more than three millennia. This tradition did not come to an end until the introduction of Christianity.

If one compares the area in which ship burials were carried out in Scandinavia with the dispersal area of Bronze Age cave paintings, one is struck by the fact that the two are nearly identical.

Another aid in the attempt to interpret the ship depictions on rock paintings would seem to be their topographical locations – not in the present-day but in the Bronze Age landscape. In view of the fact that at that time the sea level was some 15 m higher than it is today, nearly all rock paintings were located at the edge of the water or on the borders of swamp areas, where malaria was still raging as late as 200 years ago. Thus at the time of their origin, the rock paintings were situated in transitional zones in which the conditions were adverse to human life.

The oldest dated ship depiction in rock painting style is to be found on the Rørby sword, a bronze sword made in Scandinavia and attributed to Period I (based on Montelius). Figurative depictions on bronze objects were quite unusual in the earlier Bronze Age, they occur regularly – and then with massive frequency – in Periods IV and V. In Denmark alone, for example, some 800 ship depictions are found on 418 bronze objects.

Another element repeatedly used in vain as an aid in the interpretation of the ship depictions on rock paintings and bronze objects are the figures depicted on the ships. These interpretation attempts overlook the fact that nearly ninety percent of the ships on the rock paintings appear as lines alluding to the ship's form or merely as strokes indicating the vessel's crew. No statistics are available on the ship depictions appearing on bronze objects of the newer Bronze Age. Stylistically, however, they exhibit a certain amount of Hungarian influence, which becomes particularly evident towards the end of the newer Bronze Age, e.g. post decorations in the shape of the head of a swan or other water bird (on sun barques). This influence is nowhere evident in the rock paintings.

The three-thousand-year tradition of burying the dead in vessel-shaped monuments or in real vessels, the identical dispersal areas of rock paintings and ship burials, the depiction of ships on structural elements of graves, the rituals carried out in front of both rock paintings and megalithic tombs and the location of the rock paintings are all indications pointing strongly to the conclusion that, in the conception of death or life after death, the ship had an important function – that of transporting the deceased into the netherworld.

Barque solaire ou bateau funéraire.

Réflexions sur la signification des embarcations représentées sur les pétroglyphes de l'âge du bronze, au sud de la Scandinavie

Résumé

Depuis leur découverte, les pétroglyphes de l'âge du bronze au sud de la Scandinavie ont posé à la science des énigmes, qui, jusqu'à aujourd'hui, n'ont pas été résolues. Toutes les tentatives d'interprétations sont restées insatisfaisantes, puisqu'il a toujours été tenté d'expliquer leur signification à partir des mythologies et des symboles de cultures étrangères, aussi lointaines dans le temps que dans l'espace. Aujourd'hui, ils sont considérés en majeure partie comme l'expression religieuse des populations de l'âge du bronze du nord de l'Europe. L'article part du principe que la signification des pétroglyphes, en particulier ceux figurants des bateaux – qui ne constituent pas moins de 50% des motifs – doit être recherchée dans les régions culturelles qui les ont vus naître.

Ainsi est-il prouvé qu'en Europe du nord, nous trouvons non seulement des représentations d'embarcations dans le style des pétroglyphes sur les pierres servant de couvercles aux tombes mégalithiques autrefois sous tumulus, ainsi que sur des pièces de construction appartenant à des aires funéraires sous tumulus de l'âge du bronze, mais aussi que des cérémonies rituelles eurent lieu devant des pétroglyphes avec des représentations de bateaux, ainsi que devant des tombes mégalithiques. En outre, il existait une tradition de plus de trois mille ans, depuis le néolithique récent jusqu'à l'époque des Vikings, qui consistait à enterrer les morts dans des agencements de pierre ayant la forme de bateaux ou dans des bateaux réels. Cette tradition se perpétua jusqu'à ce que le christianisme y mit fin.

En Scandinavie, si l'on compare la région de répartition des tombes en forme de bateaux avec celle des pétroglyphes de l'âge du bronze, il apparaît qu'elles sont pratiquement identiques.

La situation des pétroglyphes dans le paysage, non pas contemporain mais de l'époque, semble apporter aussi une grande aide à l'explication des représentations d'embarcations. Comme le niveau de la mer était à cette période de 15 mètres environ plus élevé qu'aujourd'hui, pratiquement tous les pétroglyphes étaient situés au ras de l'eau ou dans des régions marécageuses, dans lesquelles régnait encore il y a 200 ans le paludisme. Les pétroglyphes se trouvaient donc au moment de leur création dans une zone transitoire inhospitalière.

La plus ancienne représentation de bateau dans le style des pétroglyphes qui ait été datée se trouve sur le Glaive de Rørby, un glaive en bronze qui fut fabriqué en Scandinavie et daté dans la période I (d'après Montelius). De telles représentations figurées, sur des objets en bronze, étaient totalement inhabituelles au début de l'âge du bronze, et elles apparaissent seulement à partir de la période IV et V, et ceci de façon massive. C'est ainsi qu'on trouve par exemple, au Danemark, sur 418 objets en bronze, environ 800 représentations de bateaux.

On est toujours tenté de décoder la signification des représentations de bateaux sur les pétroglyphes et les objets en bronze grâce aux figures placées dans les embarcations. On omet ainsi que presque 90% des bateaux sur les pétroglyphes sont représentés par de simples lignes ou l'équipage seulement par des traits. Aucune statistique sur les représentations d'embarcations sur les objets en bronze de l'âge du bronze plus récent n'existent. Pourtant, une influence certaine en provenance de la

région hongroise est décelable, elle devient évidente à la fin de cette période, par exemple avec l'apparition de têtes soit de martins-pêcheurs, soit de cygnes en guise de décoration pour les étraves (barques solaires). Une telle influence sur les pétroglyphes ne se laisse pas sentir.

La tradition ancienne de trois mille ans qui consiste à enterrer les morts dans des agencements de pierre en forme de bateaux et des tombes-bateaux, la même région de répartition pour les pétroglyphes et les agencements de pierre en forme de bateaux, la représentation de bateaux de pétroglyphes sur certaines parties de construction des installations tombales, les rituels devant des pétroglyphes ou des tombes mégalithiques ainsi que l'emplacement des pétroglyphes sont autant d'indices qui permettent de conclure que le bateau avait une fonction importante dans la notion de la mort, ou de la vie après le trépas: le transport du défunt jusqu'au royaume des morts.